



ویژه کارکنان شهرداری‌ها، دهیاری‌ها و شوراهای اسلامی شهر و روستا

❖ خلاصه استاندارد NFPA 1962 (5)

موضوع : مراقبت، استفاده، بازرسی، تست خدماتی و جایگزینی شیلنگ‌های آتش‌نشانی، اتصالات، نازل‌ها و لوازم شیلنگ آتش‌نشانی

جزئیات انبارش، نگهداری و تعمیرات شلنگ‌های آتش‌نشانی

این استاندارد الزامات حداقل را برای انواع شلنگ‌ها (مانند شلنگ‌های حمله، تأمین، جنگلی، استفاده ساکنین، تقویت‌کننده و مکش) مشخص می‌کند تا ایمنی پرسنل و کارایی تجهیزات تضمین شود. تمرکز بر جلوگیری از آسیب‌های مکانیکی، حرارتی، شیمیایی و بیولوژیکی است.

انبارش صحیح شلنگ‌ها برای جلوگیری از کپک، خوردگی، تغییر شکل و آسیب UV ضروری است.

- مکان انبارش: شلنگ‌ها را در مکانی خشک، با تهویه مناسب و دور از نور مستقیم خورشید نگهداری کنید. از محیط‌های مرطوب، گرم یا در معرض مواد شیمیایی اجتناب شود.
- آماده‌سازی قبل از انبارش: شلنگ‌ها باید کاملاً تخلیه، تمیز و خشک شوند. فقط شلنگ‌های بازرسی‌شده و بدون آسیب را انبار کنید.
- روش انبارش: شلنگ‌ها را به صورت رول یا آویزان نگه دارید تا جریان هوا حفظ شود. از پیچاندن تنگ یا قرار دادن زیر وزن سنگین اجتناب کنید.
- شلنگ‌های حمل‌شده در خودروهای آتش‌نشانی را به گونه‌ای بارگذاری کنید که هوا گردش کند و از چین‌خوردگی دائمی جلوگیری شود. هر سه ماه یکبار موقعیت شلنگ‌ها را تغییر دهید.
- شلنگ‌های خارج از سرویس: شلنگ‌های آسیب‌دیده را برچسب‌گذاری کرده و جدا از شلنگ‌های آماده نگه دارید تا از استفاده اشتباهی جلوگیری شود.
- شلنگ‌های استفاده ساکنین: روی رک یا ریل، محافظت‌شده از آب و هوا.
- شلنگ‌های تقویت‌کننده و مکش: بدون پیچ‌خوردگی، دور از خورشید طبق توصیه سازنده.



۱. استفاده از رک‌های مخصوص (مانند Ready Rack): برای خشک کردن و انبارش تا رعایت استاندارد آسان‌تر شود.

۲. نگهداری (Maintenance): نگهداری پیشگیرانه، تمیز و خشک کردن، بازرسی و تست تا عمر شلنگ افزایش یابد.

۳. تمیز کردن (Cleaning): پس از هر استفاده، شلنگ را تخلیه کنید و کثیفی را با برس نرم یا متوسط بزدایید. از واشر فشار قوی، برس سخت یا حلال‌های شیمیایی اجتناب کنید زیرا به لایه بیرونی آسیب می‌رساند. اگر شلنگ با مواد خطرناک (مانند روغن یا مواد شیمیایی) تماس داشته، آن را با روش‌های تأییدشده ضدعفونی کنید. از آب گرم (حداکثر ۴۹ درجه سلسیوس) و صابون ملایم استفاده کنید.

۴. خشک کردن (Drying): شلنگ را در محیط تهویه‌دار خشک کنید. از خشک‌کن‌های تجاری یا برج‌های خشک‌کن استفاده کنید، از حرارت بیش از ۴۹ درجه یا نور مستقیم خورشید اجتناب کنید تا مواد ضعیف نشود.

۵. بازرسی (Inspection): پس از هر استفاده بازرسی شیلنگ باید انجام شود. اگر شیلنگ استفاده نشده باشد حداقل سالانه باید مورد بازرسی قرار گیرد. قبل از بازگشت به سرویس اگر بیش از یک سال انبار شده باشد.

موارد بررسی: آسیب‌های مکانیکی (پارگی، سایش)، حرارتی (سوختگی)، شیمیایی (تغییر رنگ)، بیولوژیکی (کپک، جوندگان). داخل شلنگ را برای جدایی لایه داخلی بررسی کنید. اتصالات را برای خوردگی، لغزش، آسیب رزوه‌ها یا گسکتهای نامناسب چک کنید.

۶. تست سرویس (Service Testing): سالانه یا پس از تعمیر، شلنگ را با فشار هیدرواستاتیک تست کنید (مثلاً ۳۰۰ psi برای شلنگ حمله، ۲۰۰ psi برای تأمین). تست به مدت ۳ دقیقه نگه داشته شود و نشتی‌ها بررسی شود.

جلوگیری از آسیب طی عملیات: از کشیدن روی سطوح تیز اجتناب کنید، فشار را آهسته افزایش دهید و در دمای زیر صفر آب را جاری نگه دارید تا یخ نزنند. سوابق تمام بازرسی‌ها و تست‌ها را نگهداری کنید تا ردیابی شود.

۷. تعمیرات (Repair): اگر شلنگ آسیب ببیند، آن را تعمیر یا جایگزین کنید:

- معیارهای تعمیر: آسیب‌های جزئی مانند خوردگی اتصالات یا سایش کوچک را تعمیر کنید (مثلاً تعویض کوپلینگ یا ترمیم لایه). پس از تعمیر، تست سرویس الزامی است.



- معیارهای جایگزینی: اگر لایه داخلی جدا شده، تقویت کننده آسیب دیده، یا شلنگ در تست شکست بخورد، آن را حذف کنید. شلنگ‌های قدیمی‌تر از ۱۰ سال یا با آسیب غیرقابل تعمیر را جایگزین کنید.
- روش تعمیر: تعمیر توسط پرسنل آموزش دیده یا شرکت‌های معتبر انجام شود. برای شلنگ‌های تقویت کننده و مکش، اگر تقویت کننده آسیب دیده باشد، تعمیر و تست مجدد لازم است یا از رده خارج شود.

نکات ایمنی و بهترین شیوه‌ها

- از تجهیزات حفاظت فردی (PPE) هنگام تست و تعمیر استفاده کنید.
- آموزش پرسنل برای اجرای این رویه‌ها ضروری است.
- استفاده از کابینت‌های شستشو و خشک کن می‌تواند زمان و نیروی کار را کاهش دهد.

نکات کلیدی در مورد نگهداری و تست شلنگ آتش‌نشانی

استاندارد NFPA 1962 الزامات دقیقی برای مراقبت، بازرسی و تست شلنگ‌ها تعیین کرده است. در ادامه، خلاصه‌ای از جنبه‌های اصلی آورده شده:

بخش	توضیحات	الزامات کلیدی
بازرسی	بررسی منظم شلنگ‌ها برای شناسایی آسیب‌ها (مانند بریدگی، پوسیدگی یا تغییر شکل).	۱- بازرسی بصری ماهانه یا پس از هر استفاده. شلنگ‌های آسیب‌دیده فوراً از سرویس خارج شوند.
تست خدماتی	تست فشار برای اطمینان از عدم نشتی و تحمل فشار.	۲- انجام تستهای فشار برای مثال شلنگ‌های حمله (Attack Hose) حداقل ۳۰۰ psi یا طبق فشار تست خدماتی مشخص شده روی شلنگ.
نگهداری و مراقبت	روش‌های صحیح ذخیره‌سازی، حمل و استفاده برای جلوگیری از آسیب.	۳- ذخیره‌سازی در مکان خشک و دور از نور خورشید. ۴- اجتناب از خم شدن شدید یا تماس با مواد شیمیایی.
تعویض و جایگزینی	برنامه‌ریزی برای تعویض بر اساس سن، استفاده و نتایج تست.	۵- برنامه تعویض بر اساس نتایج تست و سن شلنگ. مثلاً ۱۰ سال مانند تجهیزات حفاظت فردی. بنابراین شلنگ‌های قدیمی باید تعویض شوند، حتی اگر تست راپاس کنند.



شنبه‌های آموزشی

۱۳ تیر ماه ۱۴۰۵

۴ June 2026

۱۹ محرم ۱۴۴۸

آنچه باید یک آتش نشان بداند

شماره ۳۱۲



اسکن کنید

URPC.IR

برنامه ریزی در سیستم اتوبوسرانی شهری تاریخچه اتوبوسرانی در ایران و جهان

به طور کلی، در کشور ما سوابق راه‌اندازی سیستم‌های اتوبوسرانی به طور مدون وجود ندارد. تنها مرجعی که در این خصوص مطالبی عنوان کرده، پایگاه اینترنتی شرکت واحد اتوبوسرانی تهران است که سابقه راه‌اندازی این شرکت را بیان می‌نماید. بر اساس این مرجع و سایر یافته‌ها اولین سیستم حمل‌ونقل عمومی که در شهرهای ایران راه‌اندازی شده، در شبکه‌های قدیمی بوده است که زمان راه‌اندازی آن به درستی معلوم نیست، چرا که ریشه در تاریخ ایران باستان دارد. راه‌آهن حضرت عبدالعظیم که به ماشین دودی شهر ری شهرت یافت را می‌توان اولین سیستم ریلی در ایران شناخت. پس از راه‌اندازی ماشین دودی در سال ۱۲۹۸، بلژیکی‌ها در خیابان‌های ری-لاله‌زار، ناصریه (ناصرخسرو فعلی)، سپه (امام خمینی فعلی) و شاهپور (وحدت اسلامی)- ریل‌گذاری کردند و واگن اسبی که با حرکت بر روی ریل کار می‌کرد، در آن ایجاد نمودند. این واگن‌ها گنجایش ۱۰۰ نفر مسافر داشتند و به وسیله چند اسب قوی هیکل که ۲ تا در جلو و تعدادی در اطراف واگن بسته می‌شدند، حرکت می‌کردند. در آخر خط نیز اسب‌ها را باز کرده و به طرف دیگر واگن می‌بستند.

پس از آن دانمارکی‌ها با اتوبوس‌های بنزینی بزرگ چند خط اتوبوس دایر نمودند که به علت کمی درآمد، خطوط جمع شد و شرکت منحل گردید. به دنبال آن در سال ۱۳۰۵ با اتوبوس‌های وارداتی از شوروی، ۸ خط اتوبوس راه‌اندازی شد. این تاریخ را شاید بتوان به عنوان آغاز سیستم اتوبوسرانی شهری در ایران نام‌گذاری نمود. در آغاز راه‌اندازی این خطوط در تهران، مالکان اتوبوس‌ها افراد متمکن بودند و خطوط کاملاً تحت مدیریت این افراد اداره می‌شد، به این صورت که اتوبوس‌ها مبدا و مقصد مشخصی نداشتند و ایستگاهی نیز وجود نداشت. مسافر هر جا که تمایل داشت سوار و هر جا که می‌خواست پیاده می‌شد، و هیچ‌گونه قاعده و قانونی در این خصوص وجود نداشت. راه‌اندازی و عملکرد این سیستم همانند کلیه سیستم‌های اتوبوس شهری که در دنیا راه‌اندازی شد، مبتنی بر سود مستقیم بود. لذا کلیه فعالیت‌ها و عملکردها برای افزایش این سود انجام می‌گردید. به تدریج هم‌پوشانی برخی خطوط با یکدیگر منجر به ایجاد اصطکاکاتی میان مالکان اتوبوس‌ها شد. علاوه بر این، برای هر اتوبوس یک راننده و یک پارکابی استخدام می‌شدند که این افراد روزانه پول دریافت شده از مردم را به مالکان تحویل می‌دادند. اما مالکان از این سیستم راضی نبودند، چرا که هیچ‌گاه از دخل واقعی اتوبوس آگاهی پیدا نمی‌کردند. در نتیجه به فکر دیگری افتادند و برای هر اتوبوس یک میزان دخل ثابت روزانه تعیین کردند که بایستی هر شب تحویل داده می‌شد. این سیستم جدید باعث گردید تا رانندگان و پارکابی‌ها برای آنکه بتوانند دخل روزانه را تحویل دهند، اتوبوس‌ها را مملو از مسافر کنند که کم‌کم باعث ایجاد تنش میان مسافران با پارکابی و رانندگان گشت. مسافران اتوبوس‌ها در وضعیت بدی قرار داشتند و تعمیر و نگهداری از اتوبوس‌ها به درستی انجام نمی‌شد. دولت و راهنمایی و رانندگی نیز نتوانستند جلوی این وضعیت را بگیرند.

این وضعیت بد باعث شد تا در بهمن ۱۳۳۱ قانون تاسیس موسساتی نظیر شرکت واحد اتوبوسرانی با سرمایه دولتی از تصویب مجلس شورای ملی بگذرد. سیستم اتوبوس شهری که در آن سال‌ها اتوبوس، جزء اساسی آن به شمار می‌رفت، از اهمیت بسیار زیادی برخوردار بود، به طوری که در شرایط تشنج‌های سیاسی سال‌های ۳۱ و ۳۲ در کشور، مخالفان دولت مشکلات ایاب و ذهاب عمومی را بهانه‌ای برای نشان دادن بی‌عرضگی دولت در ارائه خدمات به مردم قلمداد می‌نمودند. لذا در سال ۱۳۳۵، شرکت واحد اتوبوسرانی در شهر تهران با ۵۱٪ سرمایه از جانب دولت و ۴۹٪ از جانب صاحبان قبلی اتوبوس‌ها، راه‌اندازی گردید. هیئتی هم به نام هیئت عالی نظارت و مشاور اتوبوسرانی عمومی برای مراقبت در حسن اجرای قانون سال ۱۳۳۱ تشکیل گردید که متشکل بود از وزیر

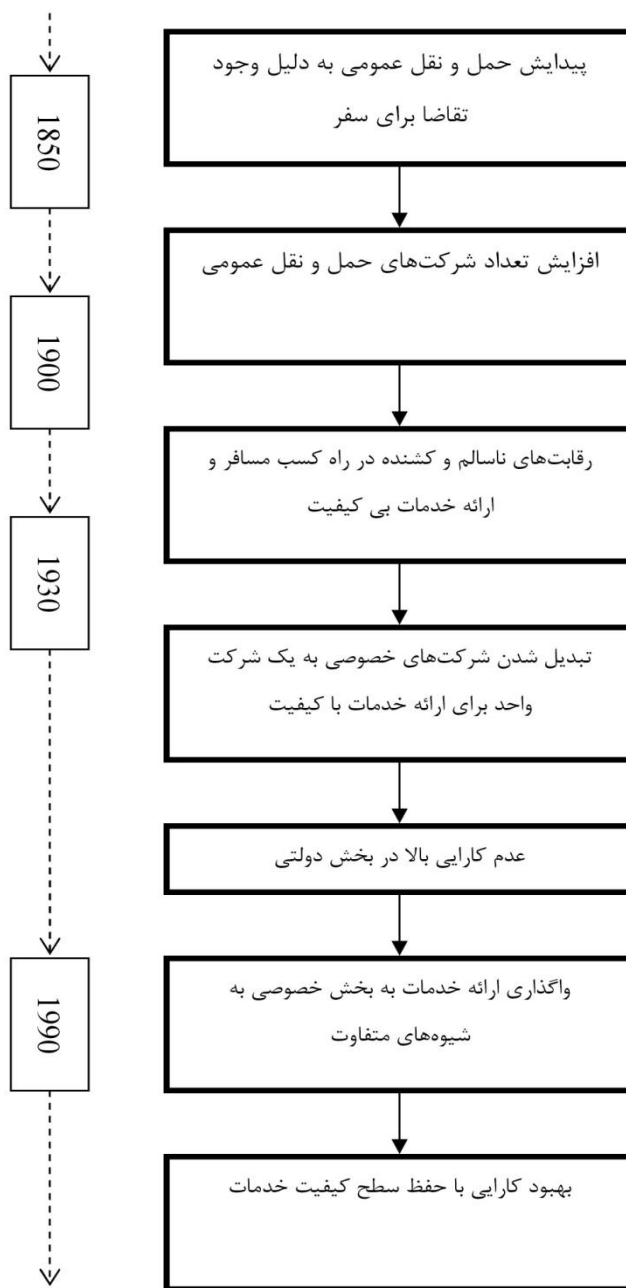
کشور، مدیرکل یا معاون بانک ملی (که در آن زمان نقش بانک مرکزی را داشته)، رئیس شهربانی، شهردار تهران، معاون وزارت دادگستری، معاون وزارت دارایی، معاون وزارت کار، معاون وزارت بازرگانی، معاون وزارت صنایع و معادن و ۳ نفر نماینده از طرف صاحبان ۴۹٪ سهام. وظایف عمومی این هیئت عبارت بود از:

- تصویب نقشه مسیر خطوط و محل توقفگاه‌ها و تاسیسات
- مراقبت در اجرای برنامه حرکت و مدت کار رانندگان و کارکنان اتوبوس‌ها
- مراقبت در وجود فضای کافی برای وسایل نقلیه در هر خط
- نظارت بر موجود بودن وسایط محکم، پاکیزه و مناسب برای هریک از خطوط به تعداد کافی، به طوری که استفاده اهالی از اتوبوسرانی به بهترین وجه انجام شود.
- تصویب مقررات فنی و انتظامی مربوط به وسایل و در صورت لزوم پیشنهاد آن به مقامات صالحه.

راه‌اندازی شرکت واحد اتوبوسرانی تهران نشان می‌دهد که برای اینکه اولین تجربه راه‌اندازی شرکت واحد اتوبوسرانی در کشور موفق باشد، تا چه حد تلاش شده‌است. چرا که اولاً، هیئتی متشکل از افراد بانفوذ و مهم کشوری مسئولیت حمل و نقل عمومی یک شهر را بر عهده گرفتند و ثانیاً، طراحان این سیستم به نحو مطلوبی از اهمیت آنچه خلق کرده بودند، آگاهی داشتند. البته لازم به ذکر است که هیئت نظارت مذکور فقط ۱۷ ماه فعال بود و پس از آن تصمیم‌گیری‌های دیگری در خصوص اتوبوسرانی شهر تهران صورت گرفت و از مشاوران خارجی در مدیریت اتوبوسرانی استفاده گردید. پس از آن هم اتفاقات دیگری در حوزه حمل و نقل عمومی شهر تهران و متعاقب آن در کشور افتاد که بیان آن‌ها از حوصله این مطلب خارج است.

در شهرهای مهم جهان نیز روند مشابهی طی شده‌است، به طوری که نیاز به حمل و نقل که به دلیل وسعت شهرها و عدم امکان پیاده‌روی در مسیرهای طولانی ایجاد شده بوده، باعث راه‌اندازی خطوط حمل و نقل عمومی گردید. این خطوط ابتدا به صورت واگن-های آسی و پس از آن به صورت واگن‌های بخار و در نهایت اتوبوس شهری راه‌اندازی شدند. سیستم مدیریت آن‌ها نیز در آغاز به صورت خصوصی بود و بعدها -به همان دلایل مشابهی که در خصوص شهر تهران بیان گردید- به صورت دولتی درآمد. اما مجدداً در اوایل دهه ۹۰ و به واسطه ناکارایی بخش دولتی، در بسیاری از شهرهای مهم دنیا تصمیم به واگذاری ارائه خدمات به بخش خصوصی گرفته شد. در این مرحله بسیاری از خصوصیات سیستم تغییر کرد و واگذاری در یک چارچوب قانونمند صورت گرفت تا به صورت بازگشت به عقب و به دوره قبل از دولتی شدن نباشد.

اواخر قرن نوزدهم آغاز پیدایش حمل و نقل عمومی به اشکال مختلف در سراسر دنیا است که در پی گسترش شهرها و عدم امکان انجام سفرهای شهری به صورت پیاده انجام گرفت. همزمان با افزایش تقاضای سفر، ارائه‌دهندگان خدمات حمل و نقل عمومی نیز بیشتر شدند که این افزایش عرضه، سبب ایجاد رقابت‌های ناسالم و کشنده در راه کسب مسافر و در نتیجه ارائه خدمات بی‌کیفیت گردید. برای حل مشکل خدمات بی‌کیفیت در شهرها، شرکت‌های خصوصی برچیده شدند و بخش دولتی زمام امور حمل و نقل عمومی را به دست گرفت. در یک دوره نسبتاً طولانی مدیریت دولتی به کار خود ادامه داد تا اینکه به دلیل عدم کارایی بالا در بخش دولتی، رویکرد خصوصی‌سازی در دستور کار سیستم حمل و نقل عمومی قرار گرفت. اما این بار این بخش خصوصی با آن بخش خصوصی که در آغاز تشکیل سیستم موجود بود، تفاوت‌های اساسی داشت. در آغاز تشکیل سیستم‌های اتوبوسرانی، این سیستم، رقیبی جدی برای سیستم‌های حمل و نقل در پیش روی خود نمی‌دید. اما پس از گذشت زمان، وسایل نقلیه شخصی و سایر طریقه‌های حمل و نقل به عنوان رقیب بخش عمده‌ای از سفرها را پوشش دادند. لذا واگذاری به بخش خصوصی باید با بررسی جوانب کار صورت گیرد.



روند تغییرات در سیستم‌های حمل و نقل عمومی دنیا



URPC.IR

ویژه کارکنان شهرداری‌ها، دهیاری‌ها و شوراهای اسلامی شهر و روستا

ارزش افزوده اقتصادی (بخش دوم)



محاسبه تولید ناخالص ملی

برای محاسبه تولید ناخالص ملی از طریق ارزش افزوده، ابتدا فعالیت‌های اقتصادی را به Π بخش تقسیم می‌کنیم. به گونه‌ای که هیچ فعالیت اقتصادی در بیش از یک بخش قرار نگرفته و منظور نشود و نیز همه فعالیت‌های اقتصادی به نوعی در یکی از بخش‌های تعریف شده قرار گیرد تا از احتساب مضاعف و چندگانه و همچنین کم شماری و نادیده گرفتن بعضی فعالیت‌ها اجتناب شود.

معیار محاسبه ارزش افزوده

معیار و مبنای محاسبه ارزش افزوده هر بخش، ارزش‌های اقتصادی تولید شده در سال جاری توسط عوامل تولیدی تعریف شده در آن بخش است. سپس ارزش افزوده این بخش‌ها را باهم جمع می‌کنیم. عددی که به دست می‌آید، نشان دهنده ارزش کالاها و خدماتی است که صرفاً توسط عوامل تولید این بخش در سال معین تولید شده است که به صورت حقوق، دستمزد، اجاره، بهره، سود، میان آن‌ها توزیع می‌شود. ارزش افزوده، همان ارزش خدمات نیروی کار و سرمایه اقتصاد در یک دوره معین است.

معیار محاسبه تولید ناخالص ملی

در محاسبه تولید ناخالص ملی فقط ارزش محصولات نهایی (کالاهای ساخت شده) را منظور می‌کنند. اگر ارزش کالای واسطه‌ای به ارزش کالای ساخته‌شده (نهایی) اضافه شود، آن رقم دو بار به حساب خواهد آمد. بنابراین تولید ناخالص ملی، عبارت است از ارزش کالاها و خدمات نهایی.

سود و ارزش افزوده

سود، ثروت ایجاد شده‌ای است که در یک دوره مالی مشخص به سهام‌داران تعلق می‌گیرد. در حالی که ارزش افزوده، بیان‌گر ثروتی است که بر اثر تلاش گروهی سهام‌داران، وام‌دهندگان، کارکنان و دولت در یک دوره مالی مشخص ایجاد شده و هر یک از گروه‌های ذی‌نفع سهم خود را دریافت نموده‌اند. بنابراین ارزش افزوده، مفهوم گسترده‌تری از سود داشته و سود، ممکن است صرفاً بخشی از ارزش افزوده ایجادشده باشد.

ارزش افزوده در بخش دولت

در بخش دولت، ابتدا مخارجی که دولت ایجاد کرده را در نظر می‌گیریم و کلیه هزینه‌های واسطه‌ای و خرید در سال جاری کالاها و اموال مربوط به سال‌های قبل را از آن کسر می‌کنیم. عدد باقی‌مانده، معادل ارزش افزوده بخش دولت یا کلیه پرداختی‌ها به کارکنان دولت است. محاسبه ارزش افزوده توسط اقتصاددانان و حسابداران در موارد زیر باهم تفاوت دارد:

➤ تولید کالاها و خدمات در سال مالی معین

تاکید اقتصاددانان روی تولید کالاها و خدمات در یک سال مالی معین است. در حالی که تاکید حسابداران روی فروش کالاها و خدمات است که طرز عمل آنان در رابطه با تغییرات موجودی‌ها و ارزیابی آن باهم تفاوت دارد.

➤ ارزیابی موجودی‌ها به قیمت فروش

اقتصاددانان موجودی‌ها را به قیمت فروش ارزیابی می‌کنند. در حالی که حسابداران، به بهای تمام شده موجودی‌ها را مورد ارزیابی قرار می‌دهند.

➤ محاسبه استهلاک

حسابداران استهلاک را برای تک‌تک دارایی‌ها به دقت محاسبه می‌نمایند. در حالی که اقتصاددانان یک برآورد، آن هم برآورد کلی در این رابطه دارند.

➤ ارزش افزوده ایجاد شده در خارج از کشور

تولید ناخالص داخلی محاسبه شده توسط اقتصاددانان، شامل ارزش افزوده ایجاد شده در خارج از مرزهای یک کشور نیست. اما حسابداران مالی ارزش افزوده شرکت را صرف‌نظر از این که در کجا ایجاد شده، محاسبه می‌نمایند.

نکته:

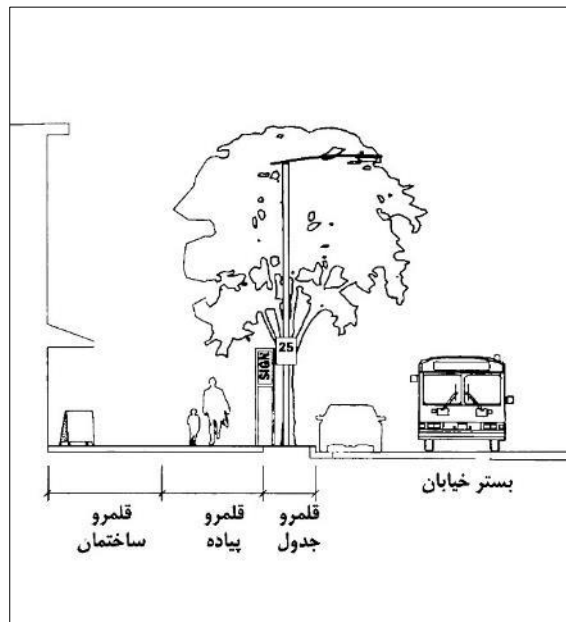
تفاوت اقتصاددانان و حسابداران ناشی از تفاوت اهداف و دیدگاه‌های آنان است. به طوری که اقتصاددانان، یک دید کلان و کلی در ارتباط با صنایع، ملت‌ها و شرکت‌ها دارند و از ارقام برآوردی جهت رسیدن به اهداف خود استفاده می‌کنند. اما گزارش‌های مالی ارائه شده توسط حسابداران مورد استفاده گروه‌های مختلفی مانند سهام‌داران، بستانکاران، مدیریت و کارکنان است و باید دارای خصوصیتی مانند درستی، انصاف، عینیت، بی‌طرفی، به موقع و قابلیت رسیدگی داشته باشد.



تجهیزات شهری منظر خیابانی (پیاده رو)

عناصر منظر سازی خیابانی ۴ - مبلمان خیابانی (بخش سوم) ❖ علایم

کنترل شکل و رنگ و طرح گرافیکی بیشتر علایم راهنمایی و رانندگی در سطح ملی صورت می‌گیرد. علایم محلی به‌عنوان مکمل طرح منظر خیابانی طراحی می‌شوند. علائم خیابانی به‌صورت صفحات فلزی ساده و صاف، متصل به تیرهای فلزی یا آلومینیومی و یا به‌صورت علایم کامل‌تر با دوپایه و امکان برداشت و نصب علایم از روی آن‌ها، طراحی می‌شوند. این تابلوها می‌توانند نشانه‌های ورودی، طرح‌های نمادین، علایم راهنمای محل پارکینگ‌های عمومی و دیگر علایم محلی باشند، بیشتر علایم خیابانی در مجاورت جدول پیاده‌رو استقرار می‌یابند. اکثر علایم عمومی در قلمرو جدول و متصل به تیرک‌های موجود یا با سازه‌ی اختصاصی مکان‌یابی می‌شوند. علایم خصوصی موقت معمولاً در قلمرو ساختمان، و در برخی موارد در قلمرو خیابان قرار می‌گیرند.



مکان‌یابی علایم

تجهیزات عمومی و منظر خیابان‌های خصوصی

چهار نوع از عناصر ثانویه منظر خیابانی وجود دارند که جامعه بر آنها کنترل کمتری دارد. از این دست‌اند ساختارهای مربوط به تجهیزات شهری، دستگاه‌های خودپرداز و تلفن‌های عمومی، پارکومرها، و تسهیلات منظرسازی خصوصی و جز این‌ها.

ساختارهای مربوط به تجهیزات شهری

به‌طور کلی تجهیزات به سامانه‌های پنهانی گفته می‌شود که عملکرد روان شهرها را موجب می‌گردند. مشاهده شدنی‌ترین این عناصر در بسیاری از خیابان‌ها، تجهیزات برق و ارتباطات‌اند. در عین حال که کابل‌های سامانه ارتباطات خطر چندانی ایجاد نمی‌کنند، کابل‌های فعال برق (حتی آن‌هایی که روکش دارند) می‌بایست از تمامی چیزهایی که مانع قلمداد می‌شوند و خصوصاً درختان، دور نگهداشته شوند. درختانی که زیر خطوط برق واقع شده‌اند، باید پیرایش شوند و بدین ترتیب فضای باز اطراف کابل‌ها در بسیاری از جوامع جدیدتر این کابل‌ها در شبکه‌های تجهیزات در زیر پیاده‌روها استقرار می‌یابند و در شماری دیگر از جوامع قدیمی، انتقال کابل‌ها به زیرزمین در قالب پروژه‌های توسعه و بهسازی منظر شهری مورد توجه قرار می‌گیرد.

محفظه‌های تجهیزات به‌عنوان عنصری ضروری در اکثر خیابان‌های شهر، محل قرار گرفتن تجهیزات کنترل ترافیک، کنترل سامانه‌های قطار سبک و اتصالات با وسایل ترکیبی این سامانه‌ها هستند. در خیابان‌های موجود کار چندانی برای جابه‌جایی محوطه‌های فعلی انجام‌شدنی نیست، مگر این‌که پروژه‌های عمده تأسیساتی به اجرا درآیند. برای خیابان‌های تازه احداث شده مهم‌ترین چالش همانا مکان‌یابی این اجزا به‌گونه‌ای است که نیازهای عملیاتی را پاسخ بگویند و در عین حال پیاده‌راه‌هایی جذاب و ایمن به وجود آورند. این امر پراهمیت در حالت کلی به معنای استقرار محوطه‌های تجهیزاتی در مجاورت جدول است.

➤ خودپردازها و تلفن‌های عمومی

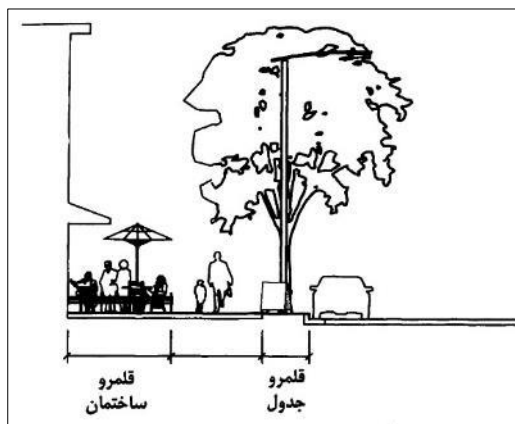
به تدریج استفاده تلفن‌های عمومی کاهش می‌یابد و دستگاه‌های خودپرداز به محیط خیابان اضافه می‌شوند. پیش‌بینی نحوه استقرار این عناصر نیز مفید خواهد بود. در حالی که تلفن‌های سکه‌ای غالباً در مجاورت جدول یا ساختمان‌ها استقرار می‌یابند، خودپردازها معمولاً در مجاورت ساختمان و متصل به نمای آن قرار می‌گیرند.

➤ پارکومرها

در بیشتر خیابان‌های تجاری پارکومتر عنصری رایج به‌شمار می‌آید. این عناصر ضمن استقرار یافتن در مجاورت جدول پیاده‌رو، دارای طیفی از انواع سنتی و با کنترل دستی تا دستگاه‌های الکترونیک جدیدتر و تکمیل‌تر و با قابلیت دریافت کارت اعتباری‌اند. پارکومترهای چندگانه (با قابلیت کنترل چند فضای پارک) به‌سرعت می‌توانند جایگزین دستگاه‌های تکی یا دوگانه (دوتایی) شوند.

➤ تجهیزات منظرسازی خصوصی

در بسیاری از خیابان‌های تجاری، مغازه‌داران خصوصی تمایل به استفاده از فضای مقابل واحدشان برای استقرار میز و صندلی، نمایش قیمت‌ها و یا علائم موقتی دارند. هزینه نگهداری این تسهیلات خصوصی بر عهده مالکان مرتبط با آن‌هاست، اما اجتماع محلی به‌منظور تضمین روان و ایمن بودن مسیر حرکت، بر نوع و محل استقرار این تسهیلات نظارت خواهد کرد. در جوامع مختلف معمولاً مکان استقرار تسهیلات خصوصی در قالب ضوابط پهنه‌بندی تعیین می‌گردد و ارتفاع عناصر و میزان پیشروی آن‌ها با توجه به عرض کلی پیاده‌رو مشخص می‌شود.



تجهیزات منظرسازی خصوصی

تجهیزات منظرسازی خصوصی همچون صندلی‌ها، نیمکت‌ها و تابلوها معمولاً در قلمرو ساختمان قرار می‌گیرند. علایم موقت در قلمرو جدول قرار می‌گیرند.



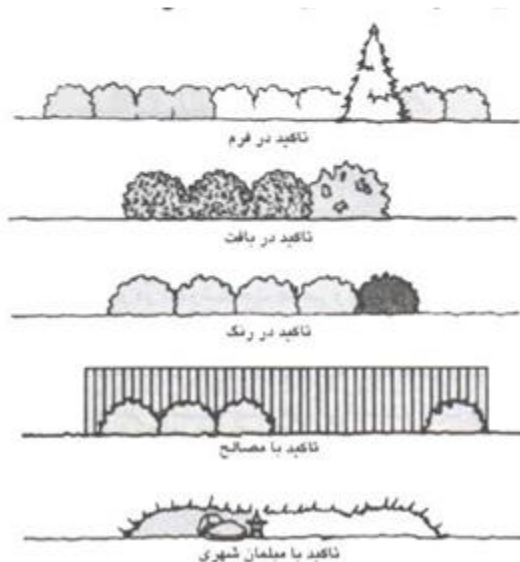
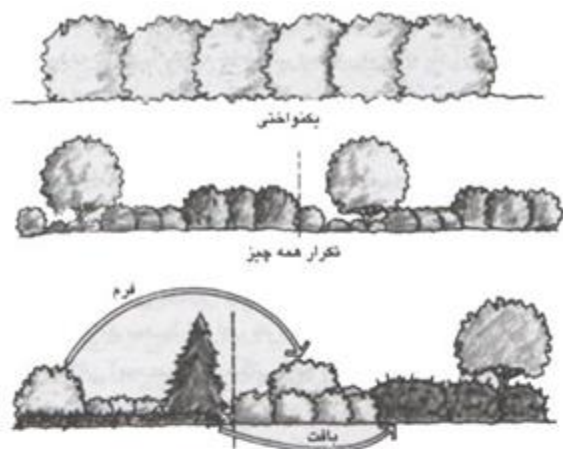
ویژه کارکنان شهرداری‌ها، دهیاری‌ها و شوراهای اسلامی شهر و روستا

اصول اولیه در طراحی فضای سبز

اصول طراحی

اصول عام زیبایی شناسی

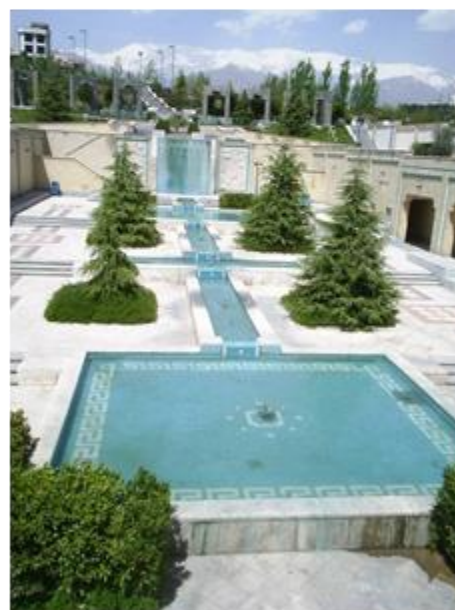
- اصل سادگی: سادگی باعث زیبایی می شود. طرح از لحاظ خطوط، فرم‌ها همیشه جالب‌تر از طرح‌های پیچیده یا بسیار خلاصه شده هستند. سادگی به معنای یکنواختی نیست بلکه به معنای ترکیب دقیق و ماهرانه در طرح برای دستیابی به هدف است. تکرار کنترل شده عناصر و حذف جزئیات کم اهمیت به سادگی کمک می کند و طراح را در دام کسالت و یکنواختی نمی اندازد.
- اصل تنوع: تنوع بکار بردن اشکال، فرم، بافت و رنگ در طراحی کاشت است. تنوع از یکنواختی حاصل از سادگی می کاهد و تنوع بیش از حد اغتشاش می آفریند.
- تاکید: یعنی اهمیت دادن به قسمتی از منظره که نسبت به سایر قسمت‌ها از جذابیت و ارزش بصری بیشتری برخوردار است. معمولاً با هدایت مسیر چشم بیننده با محدود کردن تعداد عناصر گیاهی، استفاده از رنگ‌های تند، اشکال برجسته و بافت‌های مهیج می تواند پدید آید. معمولاً در ورودی‌ها با تاکید بیننده را از یک اتفاق جدید باخبر ساخته و انگیزش به حضور در مکان را پدید می آورند.
- تعادل: به مفهوم در نظر گرفتن وزن و حجم بصری عناصر طراحی و به نوعی متوازن کردن آنها در دو طرف یک محور فرضی است. اصولاً انسان بطور غریزی تعادل را در هر چیزی که می بیند جستجو می کند و شناسایی از نوع تعادل در طرح باعث رضایت و خشنودی روحی وی می شود. تعادل می تواند بصورت تقارن باشد یا اینکه مانند مناظر زیبای طبیعی هیچ‌گاه متقارن نباشد ولی توازن خاصی داشته باشد.
- توالی: عبارتست از ایجاد تغییر تدریجی و پیوسته در فرم بافت یا رنگ عناصر که هدف آن کنترل دید ناظر و هدایت به طرف نقاط مهم در کل طرح می باشد. لازم به توضیح است تغییر هر سه مشخصه بصری گیاهان به علت تنوع بیش از حد توالی را از بین خواهد برد.
- مقیاس: یک نوع معیار برای سنجش اندازه واقعی یا تقریبی اشیا بکار می رود.



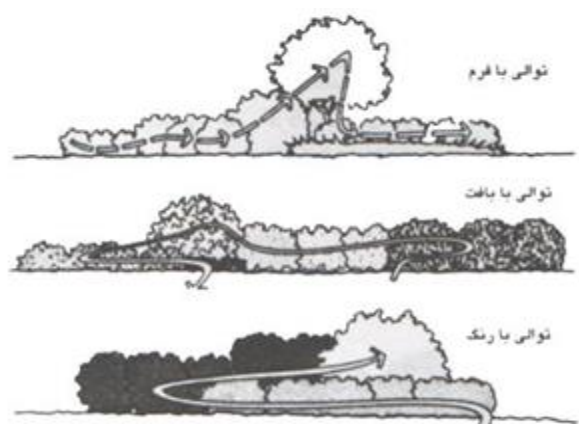
ایجاد تأکید در طرح



تعادل متقارن ونا متقارن در طرح



تعادل متقارن ونا متقارن در طرح



ایجاد نوالی در طرح



مقیاس در طرح



ویژه کارکنان شهرداری ها و دهیاری ها و شوراهای اسلامی شهر و روستا

محیط‌بانان؛ پاسداران گمنام طبیعت و سرمایه‌های ملی

طبیعت و محیط زیست از ارزشمندترین سرمایه‌های هر کشور به شمار می‌روند. جنگل‌ها، مراتع، تالاب‌ها، رودخانه‌ها و حیات وحش نه تنها بخشی از میراث طبیعی یک سرزمین هستند، بلکه نقش اساسی در سلامت انسان، امنیت غذایی، تأمین آب و توسعه پایدار جوامع ایفا می‌کنند. حفاظت از این سرمایه‌های ارزشمند نیازمند تلاش مستمر و حضور افرادی است که با تعهد، مسئولیت‌پذیری و عشق به طبیعت از آنها پاسداری کنند. محیط‌بانان از جمله این افراد هستند که به عنوان حافظان طبیعت، نقش مهمی در حفاظت از تنوع زیستی و منابع طبیعی کشور بر عهده دارند.

روز جهانی محیط‌بان فرصتی است برای قدردانی از تلاش‌های شبانه‌روزی زنانی و مردانی که در دشوارترین شرایط اقلیمی و جغرافیایی برای حفاظت از مناطق طبیعی و گونه‌های جانوری فعالیت می‌کنند. محیط‌بانان در واقع خط مقدم حفاظت از محیط زیست هستند و حضور آنان نقش تعیین‌کننده‌ای در حفظ اکوسیستم‌های طبیعی دارد. محیط‌بانان وظایف متعددی بر عهده دارند. مقابله با شکار و صید غیرمجاز، جلوگیری از تخریب زیستگاه‌ها، پایش جمعیت گونه‌های جانوری، حفاظت از مناطق تحت مدیریت، مشارکت در مهار آتش‌سوزی‌ها، کنترل ورود غیرمجاز به مناطق حساس و همکاری در اجرای برنامه‌های آموزشی تنها بخشی از مسئولیت‌های آنان است. این وظایف اغلب در مناطق کوهستانی، بیابانی، جنگلی و دورافتاده انجام می‌شود و محیط‌بانان برای انجام مأموریت‌های خود با چالش‌های فراوانی مواجه هستند.

حفاظت از حیات وحش یکی از مهم‌ترین وظایف محیط‌بانان است. گونه‌های ارزشمندی مانند یوزپلنگ آسیایی، پلنگ ایرانی، خرس قهوه‌ای، گورخر ایرانی، قوچ و میش وحشی و ده‌ها گونه دیگر برای بقا به حفاظت مستمر از زیستگاه‌های خود نیاز دارند. محیط‌بانان با حضور در عرصه‌های طبیعی و جلوگیری از تخلفات، شرایط لازم برای بقای این گونه‌ها را فراهم می‌کنند. علاوه بر حفاظت از حیات وحش، محیط‌بانان نقش مهمی در حفاظت از منابع آب و خاک دارند. بسیاری از مناطق حفاظت‌شده کشور سرچشمه رودخانه‌ها و منابع آبی هستند. تخریب این مناطق می‌تواند پیامدهای گسترده‌ای برای کشاورزی، دامداری و زندگی جوامع محلی داشته باشد. از این رو فعالیت محیط‌بانان تنها محدود به حفاظت از حیوانات نیست، بلکه در حقیقت حفاظت از منابع حیاتی زندگی انسان نیز محسوب می‌شود.

متأسفانه محیط‌بانان در انجام وظایف خود با مشکلات و مخاطرات متعددی روبه‌رو هستند. حضور در مناطق صعب‌العبور، شرایط آب و هوایی سخت، کمبود امکانات، مواجهه با متخلفان و شکارچیان غیرمجاز و دوری از خانواده از جمله دشواری‌هایی است که این قشر فداکار با آن مواجه هستند. در برخی موارد حتی محیط‌بانان جان خود را در راه حفاظت از طبیعت از دست داده‌اند و به عنوان شهدای محیط زیست شناخته می‌شوند.

در این میان نقش جوامع محلی، دهیاران و شوراهای اسلامی روستاها بسیار مهم است. تجربه‌های موفق در سراسر کشور نشان داده است که حفاظت از محیط زیست زمانی اثربخش‌تر خواهد بود که مردم محلی در این فرایند مشارکت داشته باشند. محیط‌بانان به تنهایی نمی‌توانند از همه عرصه‌های طبیعی حفاظت کنند و همکاری مردم می‌تواند نقش تعیین‌کننده‌ای در موفقیت برنامه‌های حفاظتی داشته باشد. دهیاران و شوراهای اسلامی روستاها می‌توانند با آگاهی‌بخشی به شهروندان، ترویج فرهنگ حفاظت از طبیعت، تشویق مردم به گزارش تخلفات زیست‌محیطی و همکاری با ادارات محیط زیست، نقش مهمی در حمایت از محیط‌بانان ایفا کنند. همچنین اجرای برنامه‌های آموزشی در مدارس، برگزاری مناسبت‌های محیط زیستی و معرفی ارزش‌های طبیعی منطقه می‌تواند به افزایش حس مسئولیت‌پذیری در میان نسل جوان کمک کند.

امروزه حفاظت از محیط زیست تنها وظیفه یک سازمان یا گروه خاص نیست، بلکه مسئولیتی همگانی است. هر فرد می‌تواند با رعایت قوانین زیست‌محیطی، جلوگیری از تخریب طبیعت، پرهیز از شکار غیرمجاز و مشارکت در فعالیتهای داوطلبانه محیط زیستی در این مسیر نقش‌آفرینی کند. حمایت از محیط‌بانان نیز بخشی از همین مسئولیت اجتماعی است.

روز جهانی محیط‌بان یادآور اهمیت تلاش‌های افرادی است که بی‌ادعا و گاه دور از نگاه جامعه، برای حفظ سرمایه‌های طبیعی کشور فعالیت می‌کنند. این روز فرصتی است تا ضمن قدردانی از زحمات آنان، بر ضرورت تقویت فرهنگ حفاظت از محیط زیست و مشارکت همگانی در صیانت از طبیعت تأکید شود.

طبیعت سالم، پیش‌شرط توسعه پایدار و رفاه جوامع انسانی است. محیط‌بانان با تلاش‌های خود از این سرمایه ارزشمند حفاظت می‌کنند و شایسته احترام، حمایت و همراهی همه مردم هستند. بیاییم در روز جهانی محیط‌بان، قدردان این پاسداران گمنام طبیعت باشیم و با رفتار مسئولانه خود، سهمی در حفظ محیط زیست برای نسل‌های آینده ایفا کنیم.



ویژه کارکنان دهیاری‌ها و شوراهای اسلامی شهر و روستا

جذب سرمایه‌گذار

شاید بتوان گفت مهم‌ترین بخش از فرآیند سرمایه‌گذاری، مرحله جذب سرمایه‌گذار است. در برخی روستاها مراحل شناسایی فرصت‌های سرمایه‌گذاری و انتخاب روش مشارکت انجام پذیرفته ولیکن مشکل اصلی عدم تمایل سرمایه‌گذار به مشارکت در پروژه می‌باشد لذا بازاریابی و جذب سرمایه‌گذار از اهمیت بسزایی برخوردار است. در این زمینه ضمن شناخت انواع سرمایه‌گذاران، اطلاع‌رسانی پروژه سرمایه‌گذاری به‌خوبی صورت پذیرد.

این کار می‌تواند از طریق نصب تابلوها، بنر و بیلборدهای معرفی پروژه در سطح روستا، نشست‌ها و جلسات با روستاییان، سرمایه‌گذاران، انتشار بروشور و آگهی و ... انجام شود. همچنین می‌تواند از طریق روزنامه‌ها، رسانه‌های رادیوتلوویزیون و فضای مجازی یا معرفی در محافل عمومی اعم از مسجد، مدارس و ادارات سطح روستا پروژه اطلاع‌رسانی گردد. راهکار دیگری برای جذب سرمایه‌گذار اطلاع‌رسانی پروژه به اشخاص حقیقی یا حقوقی است که در گذشته با دهیاری همکاری نموده‌اند. برگزاری همایش‌ها، نمایشگاه‌های تخصصی تولیدات روستایی و بومی و محلی نیز ظرفیت مناسبی برای اطلاع‌رسانی پروژه سرمایه‌گذاری و جذب سرمایه‌گذار است. از دیگر راهکارهای انتخاب سرمایه‌گذار، ثبت اطلاعات پروژه دهیاری در سامانه تدارکات الکترونیک دولت (ستاد) می‌باشد که به‌صورت مناقصه یا مزایده، سرمایه‌گذاران در فراخوان شرکت می‌نمایند.

استفاده از ظرفیت شرکت تعاونی دهیاری‌ها نقش بسزایی در رونق سرمایه‌گذاری خواهد داشت. در حال حاضر بیش از ۹۰۰ شرکت تعاونی دهیاری‌ها در کشور فعال می‌باشد که با توجه به سهامدار بودن دهیاری‌ها در شرکت‌های مذکور و توان مالی بهتر نسبت به خود دهیاری، می‌تواند در پروژه دهیاری به‌عنوان سرمایه‌گذار ایفای نقش نماید.



URPC.IR